

Komitet redakcyjny:

Alicja Helman, Krzysztof Loska,
Tadeusz Lubelski (przewodniczący)



Seria TAIWPN Universitas Horyzonty kina służy zapoznawaniu czytelników z tą częścią współczesnej humanistyki, której głównym przedmiotem zainteresowania jest kino, szeroko rozumiane. Prace polskie i tłumaczone, nowe opracowania historyczno-filmowe i książki teoretyczne ukazujące miejsce kina w kontekście mediów elektronicznych, monografie autorów i zjawisk filmowych, ale także rozważania metodologiczne – celem serii jest przedstawienie refleksji nad filmem w całej jej aktualnej wszechstronności.

w serii ukazały się:

Bartosz Kwieciński, *Obrazy i klisze. Między biegunami wizualnej pamięci Zagłady*

Joanna Wojnicka, *Dzieci XX Zjazdu. Film w kulturze sowieckiej lat 1956–1968*

Tadeusz Sobolewski, *Kino swoimi słowami*

Magdalena Podsiadło, *Autobiografizm filmowy jako ślad podmiotowej egzystencji*

Krzysztof Loska, *Nowy film japoński*

Iwona Sowińska, *Chopin idzie do kina*

Sebastian Jagielski, *Maskarady męskości. Pragnienie homospołeczne w polskim kinie fabularnym*

Krzysztof Loska, *Mistrzowie kina japońskiego*

Thomas Elsaesser, Malte Hagener, *Teoria filmu: wprowadzenie przez zmysły*

Krzysztof Loska, *Postkolonialna Europa. Etnobrazy współczesnego kina*

KINO POLSKIE JAKO KINO TRANSNARODOWE

redakcja

Sebastian Jagielski

Magdalena Podsiadło

Publikacja dofinansowana przez Wydział Zarządzania i Komunikacji
Społecznej Uniwersytetu Jagiellońskiego

© Copyright by Towarzystwo Autorów i Wydawców
Prac Naukowych UNIVERSITAS, Kraków 2017

ISBN 97883-242-3081-5
TAWPN UNIVERSITAS

Recenzent
dr hab. Mikołaj Jazdon, prof. UAM

Opracowanie redakcyjne
Józefa Kunicka-Synowiec

Projekt okładki i stron tytułowych
Ewa Gray

Na okładce
fotos z filmu *Ida*.
Dzięki uprzejmości Solopan Sp. z o.o.

Spis treści

WSTĘP	9
MAGDALENA PODSIADŁO: Transnarodowe spojrzenie jako efekt współczesności	
I. WSPÓLNOTA EUROPEJSKA	
JOANNA RYDZEWSKA: Transnarodowość, postsekularyzm i tajemnica winy w <i>Idzie</i> Pawła Pawlikowskiego	23
PAULINA KWIATKOWSKA: Obóz dla uchodźców w Cinecittà – między rzeczywistością a światem przedstawionym	41
MARCIN MARON: <i>Danton</i> Andrzeja Wajdy w kontekście rewolucyjnych ideałów obywatelskich oraz francuskich sporów o rewolucję	57
KRZYSZTOF KOPCZYŃSKI: Koprodukcja międzynarodowa polskich filmów dokumentalnych w latach 2005–2015 (rekonesans)	75
KATARZYNA MAKA-MALATYŃSKA: Między kulturami. Transnarodowy charakter etiid z łódzkiej Szkoły Filmowej	91
II. TRANSNARODOWY PRL	
ANNA SZCZEPAŃSKA: Od Lenino do Łodzi przez Berlin: polska Czołówka Filmowa w cieniu kinematografii radzieckiej	107
PAWEŁ SKOPEL: Międzynarodowa konferencja jako instytucja dyscyplinująca. „Rewizjonistyczne tendencje” w polskim kinie lat 1957–1960 z perspektywy radzieckiej	127
BARBARA GIZA: Ku transnarodowości. Sukcesy polskiego kina na festiwalu w Cannes w latach 1946–1966 w korespondencjach publikowanych przez magazyn „Film”	139
SEBASTIAN JAGIELSKI: „Niech mnie wszyscy kochają”. Transnarodowe ciało Elżbiety Czyżewskiej	157

MARTA BRZEZIŃSKA-PAIAK: Bracia krwi – polscy aktorzy w filmach indyjskich wytwórni DEFA	179
INGA PERKONE-REDOVIČA: Wpływ Wajdy na kino lotewskie. Przypadek filmu <i>Kamień i pył</i>	193
IMRE SZLIARTÓ: Film polski jako kult	205
III. TWÓRCY BEZ PASZPORTU	
PATRYCJA WŁODEK: Ryszard Bolesławski – reżyser jako medium	215
DOMINIK WIERSKI: Dobry styl jest niewidoczny. O współpracy Sidneya Lumeta z Andrzejem Bartkowiakiem	233
IV. RELACJE TRANSGRANICZNE	
FILIP NOWAK: Problemy z transnarodowością	253
PAUL COATES: Nazywanie <i>Wstrętu</i> – transnarodowość a/jako transpłciowość	273
TADEUSZ LUBELSKI: Obrona przed bezdomnością? <i>Gorejący krzew</i> – czeski film polskiej reżyserki	287
MAŁGORZATA RADKIEWICZ: Spojrzenie na Wschód. Motywy białoruskie, ukraińskie i rosyjskie w polskim filmie współczesnym	301
MONIKA TALARCZYK-GUBAŁA: „Widzę siebie jako część większej całości”. O filmowej twórczości Katarzyny Klimkiewicz	315
PAULINA HARATYK: <i>Polin</i> . Filmy wędrujące w przestrzeni i historii	335
V. TRANSNARODOWE STYLE	
KRIS VAN HEUCKELOM: Współczesny polski film drogi w kontekście (trans)narodowym	351
MAGDALENA PODSIADŁO: Między Wschodem a Zachodem. Neokonserwatywny charakter polskiego postmodernizmu filmowego	369
PIOTR ZWIERCZCHOWSKI: Międzynarodowe inspiracje i konteksty polskiego filmu kryminalnego	389
NOTY O AUTORACH	415
FILMOGRAFIA	423
INDEKS NAZWISK	435

Wstęp

KRIS VAN HEUCKELOM

Współczesny polski film drogi w kontekście (trans)narodowym

Wstęp

Artykuł ten poświęcony jest współczesnemu polskiemu filmowi drogi ze szczególnym uwzględnieniem kwestii jego (trans)narodowego charakteru. Zajmowanie się gatunkiem filmu drogi w ramach dyskusji nad kinem narodowym i transnarodowym jest uzasadnione z kilku powodów. To jeden z nielicznych gatunków filmowych – podobnie jak western – których powstanie i rozwój są ściśle związane z konkretnym krajem, czyli ze Stanami Zjednoczonymi. Oznacza to między innymi, że jego ikonografia – analogicznie do ikonografii prekursorskiego wobec niego westernu – została wykształcona na podstawie powracających obrazów i ujęć typowo „amerykańskich” obszarów i pejzaży, czyli „bezkresnych przestrzeni: pustyni, prerii i gór, małych miasteczek zaginionych na równinach, wschodów i zachodów słońca”¹. W ostatnich zaś dekadach film drogi zyskał dużą popularność poza Ameryką Północną, stając się globalną formą gatunkową, co w znacznym stopniu wpłynęło na pierwotnie „narodowy” charakter jego typowych scenerii². Bardzo ciekawie

¹ *Encyklopedia kina*, red. Tadeusz Lubelski, Biały Kruk, Kraków 2003, s. 262.

² Zob. na przykład William V. Costanzo, *World Cinema Through Global Genres*, Wiley-Blackwell, Chichester 2014, s. 293–391 oraz *The Global Road Movie*, red. Timothy Corrigan, José Duarte, Intellect Books, Bristol–Chicago 2017 (w druku).

pod tym względem przedstawia się twórcza recepcja i rozwój tego gatunku na gruncie europejskim³.

W dyskusjach nad współczesnymi europejskimi odmianami kina drogi zwykle przeplatają się dwa wątki. Z jednej strony często podkreśla się to, że „wynaleziony” w epoce amerykańskiej kontrkultury *road movie* stanowi dalsze rozwinięcie i gatunkową krystalizację toposów od dawna obecnych i znanych w literaturze i kulturze Starego Kontynentu (i nie tylko), mianowicie motywów drogi i podróży⁴. Z drugiej zaś strony badacze i krytycy filmowi chętnie zwracają uwagę, że pojętna formuła kina drogi oferuje współczesnym reżyserom europejskim możliwość poruszenia i uchwylenia istotnych zmian kulturowych i tożsamościowych zachodzących po tej stronie Atlantyku, zarówno wskutek upadku komunizmu oraz rozszerzenia Unii Europejskiej, jak i w następstwie kolejnych fal migracji. Warto tu przytoczyć słowa brytyjskiej filmoznawczyni Wendy Everett, która kilka lat temu pisała o „europejskim boomie na kino drogi”:

Kino europejskie jest głęboko zaabsorbowane kwestiami dotyczącymi tożsamości. Jednym z fascynujących aspektów współczesnego boomu na film drogi jest zdolność tego gatunku do przedstawiania postmodernistycznej, płynnej i migrującej tożsamości jako bezustannego procesu, który jest zarazem tworzony i wyrażony przez nasze indywidualne (ale też wspólne) podróże w czasie i przestrzeni, jak i za sprawą historii przez nas opowiadanych⁵.

Jak się wydaje, jedną z interesujących cech tej europejskiej fali filmów drogi jest właśnie transgraniczny charakter przedstawionych w nich tras: coraz częściej bohaterowie tych obrazów obierają drogę prowadzącą przez więcej niż jeden kraj europejski, co natychmiast prowokuje refleksje dotyczące koncepcji tożsamości narodowej i tak zwanej wspólnoty wyobrażonej w epoce daleko rozwiniętej integracji europejskiej. W kontekście tej znamiennej ewolucji redaktorzy książki o współczesnym frankofońskim kinie drogi, Michael Gott i Thibaut Schilt, proponują ciekawe rozróżnienie między „pozytywnymi” a „negatywnymi” po-

drożami transgranicznymi: akcja filmów z pierwszej kategorii zazwyczaj toczy się wokół „celebrowania możliwości tożsamości transnarodowej” w ramach eksploracji „otwartych dróg” łączących różne części Europy, podczas gdy podróże „negatywne” koncentrują się raczej na ciemnych stronach motywowanej ekonomicznie i politycznie mobilności – zwykle ze wschodu lub z południa do tak zwanej forticy Europy – takich jak przemysł uchodźców przez „zamknięte granice” lub eksploatacja seksualna i ekonomiczna. Inaczej w wypadku amerykańskich filmów drogi, których akcja zwykle rozgrywa się w obrębie – na ogół przedstawianej jako bezkresna – przestrzeni jednego państwa. W kontekście europejskim (trans)narodowy charakter filmów drogi wiąże się zatem nie tylko z ich choćby częściowym podobieństwem do północnoamerykańskich pierwowzorów, ale także z kwestią, w jaki sposób obrazy te odnoszą się do zmieniającego się oblicza europejskiej przestrzeni kulturowej i politycznej (zarówno na poziomie fabuły, jak i produkcji, dystrybucji, recepcji).

Jak postaram się wykazać w tym artykule, współczesne kino polskie stanowi ciekawy przypadek próby rewizji i przystosowania pewnych toposów i konwencji amerykańskiego kina drogi do rodzimych potrzeb, warunków i tradycji oraz próby uchwycenia zmian kulturowych i geopolitycznych zachodzących w Europie po upadku komunizmu i rozszerzeniu Unii Europejskiej. Punktem dojścia moich rozważań będzie omówienie dwóch filmów – „komedii drogi” *Francuski numer* (2006) Roberta Wi-chrowskiego oraz dramatu psychologicznego *Handlarz cudów* (2009) Jarosława Szody i Bolesława Pawicy – które, jak sądzę, dosadnie odzwierciedlają najważniejsze aspekty współczesnego polskiego kina drogi zarówno w jego narodowym, jak i transnarodowym wymiarze⁷. Z jednej strony można powiedzieć, że oba – bardzo różne od siebie – filmy reprezentują przeciwne bieguny rozległego spektrum, które stanowi współczesne polskie kino drogi, z drugiej zaś strony uwyppuklają one tendencję do „umiędzynarodowienia” (czy „transnacionalizacji”) tras filmowych, która cechuje polskie kino drogi w okresie poakcesyjnym.

⁶ Michael Gott, Thibaut Schilt, *Introduction*, w: *Open Roads, Closed Borders: The Contemporary French-language Road Movie*, red. tychże, Intellect Books, Bristol–Chicago 2013, s. 3.

⁷ Zob. Michael Gott, Kris Van Heuckelom, *Bumps on the „Road to Europe”: Remaking the Road Movie and Re-mapping the Nation in post-2004 Central Europe*, w: *The Global Road Movie*, dz. cyt.

³ Zob. między innymi Ewa Mazierska, Laura Rascaroli, *Crossing New Europe: Post-modern Travel and the European Road Movie*, Wallflower Press, London 2006.

⁴ Zob. David Laderman, *Driving Visions: Exploring the Road Movie*, University of Texas Press, Austin 2002, s. 6–13.

⁵ Wendy Everett, *Lost in Transition? The European Road Movie, or a Genre „Adrift in the Cosmos”*, „Literature/Film Quarterly” 2009, nr 3, s. 166.

Polskie kino drogi zmierzające do kodyfikacji

Zanim jednak bliżej przyjrzymy się tym dwóm obrazom, przedstawmy najpierw w krótkim zarysie obecny kształt polskiego kina drogi oraz jego odbiór w dyskursie akademickim i krytycznym. Wiele wskazuje na to, że zainteresowanie polskich filmoznawców gatunkiem *road movie* zaczęło się rozwijać i wzrastać dopiero w latach 90.⁸ Za pierwszą dłuższą próbę zmierzania się z tematyką drogi na srebrnym ekranie (oraz znalezienia w kinie polskim odpowiedników amerykańskich wzorców) można uznać artykuł Piotra Lisa *Road movie po polsku* z roku 1992, w którym – w kontekście takich filmów o polskich wędrówkach, jak *Wielka majówka* (1981, reż. Krzysztof Rogulski), *Siektierzada* (1983, reż. Witold Leszczyński) i *Ucieczka* (1986, reż. Tomasz Szadkowski) – mowa jest o „rodzeniu się w polskiej kinematografii nowego gatunku”⁹. Niewątpliwie najbardziej przenikliwym obserwatorem powstania i rozwoju polskiego kina drogi stał się Adam Wyżyński, który w ostatnich dekadach wielokrotnie pisał na ten temat¹⁰. Z jednej strony wspomniany krytyk chętnie podkreśla, że – w przeciwieństwie do amerykańskiego mitu wolności i związanego z nim kultu mobilności – „tradycyjne polskie przywiązanie do ziemi” nie sprzyja podróżowaniu ani zdobywaniu obcej przestrzeni¹¹. W rozważaniach tych widać również pewne wahania autora co do użycia gatunkowej nazwy „polskie kino drogi” (na korzyść dużo częściej występującego w jego tekstach określenia „filmy podejmujące motyw drogi”)¹². Z drugiej zaś strony wzrastająca liczba

⁸ Zob. na przykład Adam Wyżyński, *Filmy drogi*, „Iluzjon” 1990, nr 3–4, s. 13; Andrzej Kolodyński, *Kuracja wstrząsowa*, „Kino” 1991, nr 3, s. 26–28; Monika Madurawicz, *Kino drogi*, „Cinema Polska” 1997, nr 5, s. 52–59; Marek Hendrykowski, *Film drogi*, „Film” 1999, nr 10, s. 126.

⁹ Piotr Lis, *Road movie po polsku*, w: *Film: symbol i tożsamość*, red. Jan Trzynałowski, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław 1992, s. 95.

¹⁰ Zob. między innymi: Adam Wyżyński, *Filmy drogi*, dz. cyt.; Hanna Milewska, *Adam Wyżyński, Polska droga*, „Kino” 2003, nr 11, s. 27–31; Adam Wyżyński, *Polskie kino uyrusza w drogę*, w: *Kino polskie po 1989 roku*, red. Piotr Zwierchowski, Daria Mazur, Wydawnictwo Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego, Bydgoszcz 2007, s. 123–138.

¹¹ Adam Wyżyński, *Polskie kino uyrusza w drogę*, dz. cyt., s. 126.

¹² Dużo węższą i o wiele bardziej statyczną definicję gatunku posługuje się Jerzy Szyłak, który proponuje ścisłe rozróżnienie między „filmami drogi” a „filmami o podróżach” (polegające między innymi na tym, że w filmach należących do pierwszej kategorii „w ogóle nie pojawia się możliwość transformacji wyjściowych postaw”). Wiele jednak wskazuje na to, że miano „filmu drogi” nabrało w ciągu ostatnich dwóch dekad znacznie szerszego znaczenia (nie tylko w świadomości polskich twórców, ale także w świadomości widzów). Zob. Jerzy Szyłak, *Filmy drogi i filmy o podróżach*, w: *Wędrować, pielgrzymować, być*

polских filmów wykorzystujących motyw drogi skłania Wyżyńskiego do stwierdzenia, że mimo rozmaitych wątpliwości i zastrzeżeń co do tego fenomenu kinematografia rodziła powoli zmięra „w stronę wykształcenia polskiego kina drogi”¹³. W związku z tym krytyk wskazuje kilka znamienitych tendencji, które stanowią o specyfice tego polskiego nurtu, między innymi występujący w nim wątek nomadyzmu miejskiego (powracający nie tylko w PRL-owskich produkcjach, takich jak *Rysopis*, 1964, *Walkover*, 1965, Jerzego Skolimowskiego, ale także we współczesnych filmach jak na przykład *Edi*, 2002, Piotra Trzaskalskiego i *Warszawa*, 2003, Dariusza Gajewskiego) oraz uniwersalizujące, niemalże antropologiczne podejście do kondycji ludzkiej jako bycia „w drodze” (między innymi *Człowiek wózków* Mariusza Malca z roku 2000).

Niewątpliwie o rosnącej atrakcyjności gatunku – zarówno wśród twórców, jak i wśród polskich widzów – świadczy to, że w ostatnim piętnastoleciu powstało ponad dwadzieścia filmów, których akcja toczy się na drogach i które w większym lub mniejszym stopniu nawiązują do tradycji *road movie*. Istotne jest przy tym, że lista ta okazuje się bardzo różnicowana pod względem kontekstów produkcji i rodowodów artystycznych oraz pokoleniowych realizatorów. Poza wspomnianymi już filmami, *Francuskim numerem* i *Handlarzem cudów*, można tu wymienić między innymi debiut reżyserski Jarosława Marszewskiego *Jutro będzie niebo* z 2001 roku, produkcje telewizyjne, takie jak *Pielgrzymi* (2001, reż. Maciej Dejczer), *Biała sukienka* (2002, reż. Michał Kwieciński), oraz filmy zaliczane do nurtu kina niezależnego: *Teraz ja* (2004) Anny Jadowskiej, *Motór* (2005) Wiesława Palucha i *Raj za daleko* (2007) Radosława Markiewicza. Szczególny przypadek stanowi *Trzeci* (2004) Jana Hryniaka, który na różne sposoby nawiązuje do jednego z najwcześniejszych przykładów – albo może prekursorów – polskiego kina drogi, mianowicie *Noża w wodzie* (1961) Romana Polańskiego. Do największych zaś sukcesów (komercyjnych bądź krytycznych) w kształtującej się kategorii „polskiego kina drogi” można zaliczyć wielokrotnie nagradzany film Tomasza Wiszniewskiego (*Wszystko będzie dobrze*, 2007), filmowy debiut dwóch znanych katowickich kabareciarzy (*Hi Way*, 2006, reż. Jacek Borusiński) i najnowszy odcinek cyklu Marka Koterskiego poświęconego Adasiowi Miauczyńskiemu (*Baby są jakieś inne*, 2011). Na tej samej liście znajdują się także dzieła reżyserów, którzy przez wiele lat mieszkali i pracowali poza krajem: Jerzego Domaradz-

turystą. *Podróż w dyskursach kultury*, red. Piotr Kowalski, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2003, s. 155–166.

¹³ Adam Wyżyński, *Polskie kino uyrusza w drogę*, dz. cyt., s. 127.

kiego (*Piąta pora roku*, 2012) i Pawła Pawlikowskiego (*Ida*, 2013) oraz sprawdzonego reżysera kina komercyjnego – Jacka Bromskiego (*Bilet na księżyc*, 2013). W ostatnim czasie do grona polskich „filmowców drogowych” dołączyli znani przedstawiciele kina autorskiego Jan Jakub Kolbuski (*Serce, serduszek*, 2014) i Grzegorz Jankowski, twórca pierwszego rodzimego *rock’n’road movie* (*Polskie gówno*, 2014).

Jak się wydaje, współczesny polski film drogi oscyluje między dwoma biegunami tematycznymi. Po jednej stronie mamy wiele dzieł fabularnych uwypuklających egzystencjalne, moralne i religijne wymiary „bycia w drodze”. Nurt ten można by nazwać ogólnym mianem: „nostalgia za cudem”. Znamienny jego przykład stanowi wymieniona już produkcja telewizyjna *Biała sukienka*, której akcja rozgrywa się w Boże Ciało i której główną postacią jest młody, niewierzący karierowicz (ksiądz, z Warszawy do Białegostoku równie młodego autostopowicza (ksiądz, jak się potem okazuje)¹⁴. Motyw cudu (i związany z nim wątek pielgrzymki) leży też u podstaw obrazu *Wszystko będzie dobrze*, opowiadającego o młodym chłopaku, który dobiega do Częstochowy, aby poprosić Matkę Boską o interwencję w sprawie chorującej na raka mamy. Najbardziej typowa postać występująca w tego rodzaju filmach to samotny, żyjący na marginesie społeczeństwa Polak w średnim wieku walczący z nalogiem, tak jak uzależniony od alkoholu nauczyciel wychowania fizycznego (w tej roli Robert Więckiewicz) z filmu Wiszniewskiego. Ważniejsza jednak niż wyproszony cud jest transformacja duchowa, która następuje podczas podejmowanej pielgrzymki lub po jej zakończeniu. Funkcję uzdrowicieli sytuacji problemowych pełnią zarówno postacie dziecięce, jak i dorośli, niekiedy wyposażeni w cechy „chrystusopodobne”, tak jak młody, umierający na raka mnich w filmie *Południe-Północ* (2006, reż. Łukasz Karwowski) lub tajemniczy starszy włóczęga występujący w *Trzecim* (zagrany przez Marka Kondrata). Film Jana Hryniaka dobitnie ukazuje, że obiektem takiej przemiany są nie tylko życiowi rozbitkowie, którzy padli ofiarą transformacji ustrojowej, lecz także dobrze wykształceni i prowadzący dostatnie życie bohaterowie świetnie radzący sobie w nowych warunkach ekonomicznych¹⁵. Poza tym takie wątki,

¹⁴ Kiedy jego SUV bierze udział w wypadku drogowym, ksiądz ratuje kierowcy życie, modląc się do Boga o cud.

¹⁵ W *Trzecim* mamy do czynienia z młodym małżeństwem, które napotyka na swej drodze obcego, pływającego łódką mężczyznę, zabiera go na pokład jachtu i – potem – do samochodu. Efektem ubocznym spotkania z obcym jest to, że do skonfliktowanych małżonków wracają dawne uczucia i że mąż w końcu postanawia wziąć na siebie ojcowską odpowiedzialność.

jak kryzys małżeński przedstawiony w *Trzecim*, wskazują, że pożądana transformacja duchowa często polega na naprawie zerwanych więzi rodzinnych i wspólnotowych oraz na powrocie zagubionych postaci do społeczności. W niejednym filmie tego typu znajdujemy pewne motywy związane z obrzędami przejścia, tak jak na przykład w znamiennej scenie z *Trzeciego*, w której główna postać męska znienacka staje się częścią wiejskiego orszaku ślubnego. Ogólnie mówiąc, estetyka filmu drogi nabiera w tych produkcjach wymiaru etycznego i metafizycznego oraz służy uwypukleniu ograniczonego pola widzenia błędzącego człowieka i wskazaniu mu innej, wertykalnej perspektywy (co często idzie w parze z ujęciami z lotu ptaka).

Drugi biegun tematyczny tworzą obrazy, które trzymają się z dala od sugestii jakiegokolwiek transformacji osobistej. Wątki (melo)dramatyczne zastępują tu elementy humoru, satyry, ironii, autoironii i absurdu. Estetyka kina drogi nie służy w tych wypadkach celom etycznym, lecz stanowi część gry z widzem i wchodzi w skład strategii metafilmowej. Postacie wyruszające w drogę w tego typu filmach nie muszą się już poznawać, ponieważ od dawna są kompanami, a wspólna jazda samochodem uruchamia wyobraźnię i pamięć, stymuluje wymianę opowieści i wspomnień (przy czym wnętrze samochodu staje się swoistą fabryką narracji, obrazów i snów). To, co dzieje się poza samochodem, nie należy do obiektywnego świata, ale jest „urzeczywistnieniem” opowieści snutych w pojeździe, a szyby samochodu stają się swoistym ekranem czy też aparatem nagrywającym i konstruującym filmową rzeczywistość. W takim metafilmowym czy postmodernistycznym kluczu można zinterpretować filmy drogi, takie jak *Hi Way* oraz *Baby są jakieś inne*.

Od tras lokalnych do tras (trans)narodowych

Jeżeli uwzględniamy konteksty produkcji, dystrybucji i recepcji omawianych tu filmów, to można zauważyć, że są to w większości dzieła zrealizowane przez polskich twórców za polskie pieniądze i obejrzone przede wszystkim przez polskich widzów. Niektóre filmy, co prawda, weszły w obieg międzynarodowych festiwali, ale to raczej wyjątki potwierdzające regułę. Kuszące jest zatem stwierdzenie, że współczesne polskie kino drogi krąży głównie w obiegu krajowym zarówno pod względem produkcji, jak i dystrybucji czy recepcji i niewiele ma wspólnego z koncepcją kina transnarodowego. Tezę tę zdaje się potwierdzać to, że akcja większości filmów rozgrywa się tylko i wyłącznie na gruncie

polskim. Ciekawe jest przy tym to, że najbardziej typowa trasa pokonywana w tych filmach znajduje się na osi południe-północ (albo północ-południe), na co zresztą wskazuje też tytuł jednego ze wspomnianych już obrazów (*Południe-Północ*).

Fakt, że sporo występujących w tych filmach postaci przemierza pół Polski albo nawet cały kraj (najczęściej w kierunku północnym), da się wytłumaczyć na różne sposoby. Biorąc pod uwagę, że niemało filmów krąży wokół transformacji wewnętrznej, można by powiedzieć, że zmieniające się polskie pejzaże (i zastane po drodze środowiska społeczne) stanowią jak gdyby zewnętrzny odpowiednik wewnętrznej podróży odbywanej przez bohaterów. Istotne jest również to, że niektórym z filmowanych miejsc – zwłaszcza morzu – nadaje się symboliczną (czy nawet sakralną) wartość związaną ze wspomnianym już wątkiem obrzędu przejścia. Bezkresność morza stanowi w tym sensie granicę nieomal metafizyczną, która zasadniczo różni się od innych, historycznie i geopolitycznie nacechowanych granic Polski. Poza tym, co oczywiste, wybrzeże nie graniczy z żadnym innym państwem, więc szlakowi południe-północ przypada nieraz rola swego rodzaju „trasy narodowej”. Tak na przykład w *Bilecie na księżyc* podróż młodego poborowego i jego starszego brata z okolic Przemysła aż do Świnoujścia nie tylko stanowi swobodną inicjację seksualną, ale także służy temu, by zapoznać wchodzącego w dorosłość chłopaka z ponurym obliczem Polski Ludowej końca lat 60. Podobna diagnoza została postawiona współczesnej, kapitalistycznej Polsce w *Trzecim*. W kadrach pojawiają się szczegóły wskazujące na to, że obraz stanowi komentarz do ówczesnej rzeczywistości (czy też „stanu narodu”). Co więcej, w scenach rozgrywających się nad Bałtykiem powracają – w różnych konfiguracjach – barwy polskiej flagi, a pod koniec wyprawy (w podkrakowskim szpitalu) w tle ukazano mapy Polski. Nawiązując do koncepcji zaproponowanej przez Michaela Billiga, mamy tu do czynienia z przejawami „banalnego nacjonalizmu”, które nie pozostają niezauważone, lecz nabierają symbolicznego znaczenia (za sprawą znamiennej pozycji tych rekwizytów w świecie przedstawionym filmu)¹⁶.

Ogólnie rzecz biorąc, niemal wszystkie omawiane tu filmy drogi o tematyce współczesnej stanowią swoisty komentarz do rozmaitych przeobrażeń zachodzących w Polsce po transformacji ustrojowej: rozpadu tradycyjnej rodziny, indywidualizacji i konsumpcjonizmu, rozwarstwienia społecznego, rosnącej siły mass mediów, zmieniających się stosunków

między mężczyznami a kobietami... To, że sporo filmów eksponuje wątek przemiany wewnętrznej i naprawy więzi rodzinnych i wspólnotowych, świadczy być może o nostalgicznym odruchu wobec tych zmian. Mylnie byłoby jednak twierdzenie, że za tą nostalgia kryje się konserwatyzm dążący do powrotu sielankowego świata, który właściwie nigdy nie istniał. Wręcz przeciwnie, większość omawianych tu filmów ukazuje, że współczesna Polska nie jest wyspą odseparowaną od reszty świata przez morze i góry, lecz otwartą przestrzenią, która stanowi część globalnej sieci przepływu nie tylko towarów, kapitału, technologii i informacji, ale także – i przede wszystkim – ludzi. Wskazuje na to między innymi wcześniej już wspomniana scena ślubu z filmu *Trzeci*: główny bohater nieoczekiwanie staje się częścią wiejskiego orszaku ślubnego, przy czym najważniejsze okazuje się to, że żeniący się z Polką pan młody jest czarnoskóry. Jeśli zatem zakładamy, że filmy te przyczyniają się do konstrukcji wspólnoty wyobrażonej, jaką jest współczesna Polska, to można by uznać, że owa Polska zawiera coraz więcej akcentów między-narodowych.

Dowodzą tego przede wszystkim utwory poruszające temat emigracji. Jednym z wątków silnie eksponowanych w filmach drogi powstałych w okresie poakcesyjnym jest właśnie zmieniający się status geopolityczny Polski jako nieodłącznej części tak zwanej fortcey Europy i jako kraju nie tylko wysyłającego, ale także przyjmującego emigrantów z różnych stron świata. W kontekście tym wyżej wymieniona krajowa oś północ-południe zwykle ustępuje miejsca transnarodowej osi wschód-zachód. Charakterystyczne wydaje się przy tym również to, że współczesne losy emigrantów spoza Polski przedstawia się przez pryzmat rodzimej tradycji migracyjnej. Odnajdziemy ją na przykład w opowiadającym o trzech bezdomnych chłopcach uciekających z Rosji do Polski filmie Doroty Kędzierzawskiej z roku 2010, *Jutro będzie lepiej*, który można uznać nie tylko za transnarodowe rozwinięcie fabuły jej wcześniejszego obrazu, *Wron* z 1994 roku (o wędrownie – przez miasto w stronę morza – dwóch małych dziewczynek), ale także za przystosowaną do realiów współczesnej Europy aktualizację głośnego niegdyś utworu *300 mil do nieba* (1989, reż. Maciej Dejczer). Poza tym jako koprodukcja polsko-japońska utwór Kędzierzawskiej wskazuje na jeszcze jeden aspekt cechujący polskie kino drogi w okresie poakcesyjnym, mianowicie na korelację między zasadą koprodukcyjności a tematyką migracyjną. Inaczej mówiąc, filmy, których fabuła odnosi się do podróży transgranicznych (co zwykle niesie ze sobą potrzebę międzynarodowej obsady), zazwyczaj mają większy wkład zagraniczny niż utwory rozgrywane się w obrębie granic państwowych. Używając terminologii zaproponowanej przez Mette

¹⁶ Michael Billig, *Banalny nacjonalizm*, przeł. Maciej Sekerdej, Znak, Kraków 2008.

Hjort¹⁷, można stwierdzić, że w polskich filmach drogi dotyczących emigracji tak zwana nacechowana transnarodowość (na poziomie fabuły, postaci, lokalizacji...) idzie nieraz w parze z „silną transnarodowością” (na poziomie produkcji, finansowania, dystrybucji)¹⁸.

Wyżej wymienione elementy (trasa wschód-zachód, „nacechowana transnarodowość”, doświadczenie migracyjne) powracają w różnych konfiguracjach we *Francuskim numerze* i w *Handlarzu cudów*. W obu wypadkach formuła kina drogi służy temu, by przedstawić splatające się losy polskich postaci i obokrajowców w okresie poakcesyjnym. Innymi słowy, zarówno polska droga, jak i wnętrza samochodu stają się miejscami intensywnej interakcji i komunikacji transnarodowej. Co więcej, oba filmy traktują o podróży z Polski do Paryża, co wskazuje na piętno, jakie odziska tradycja polskiej emigracji na trasie tych filmowych wojaży. Produkcje te łączy również to, że odbywane samochodem eskapady do Francji przedstawione są jako coś niespodziewanie znużonego i mozolnego, co może dziwić, jeżeli uwzględnimy, że akcja obu filmów rozgrywa się po roku 2004, czyli w czasie, kiedy podróże z Polski do Europy Zachodniej stawały się czymś normalnym, a nawet banalnym. Niemniej oprócz rozmaitych zbieżności fabularnych łączących *Francuski numer* i *Handlarza cudów* utwory te nie mogłyby się bardziej od siebie różnić pod względem estetycznym i aksjologicznym.

Francuski numer, czyli postmodernistyczna wyprawa do Paryża

Pełnometrażowy debiut Roberta Wichrowskiego otwiera czołówka, w której napisy początkowe zostają nałożone na ujęcia przedstawiające pocztówkowe widoki z Paryża. Kiedy kamera wjeżdża do ciemnego tune-

¹⁷ Według Hjort z „nacechowana transnarodowością” (*marked transnationality*) mamy do czynienia wtedy, gdy twórcy umyślnie zwracają uwagę na pewne elementy (fabularne, tematyczne, estetyczne...) mające transnarodowy wymiar i skłaniają widza do refleksji na ten temat. Z kolei rozróżnienie między „silną” i „słabą transnarodowością” (*strong* i *weak transnationality*) wskazuje, że filmy „transnarodowe” i „narodowe” nie tworzą żadnej dychotomii, ale raczej stanowią swego rodzaju continuum. Zob. Met-te Hjort, *On the Plurality of Cinematic Transnationalism*, w: *World Cinemas, Transnational Perspectives*, red. Nataša Đurovićová, Kathleen Newman, Routledge, Abingdon 2009, s. 12.

¹⁸ Godnym uwagi wyjątkiem od tej zasady jest *Ida* Pawła Pawlikowskiego, która pod względem produkcji, dystrybucji i recepcji wykazuje cechy silnej transnarodowości, przy czym sama fabuła – i trasa przedstawiona w filmie – ma charakter lokalny.

lu biegnącego wzdłuż Sekwany, ujęcie prawie niezauważalnie przechodzi w inne – tym razem wykonane z samochodu opuszczającego podobny tunel, położony jednak wzdłuż Wisły w Warszawie. Niemal w ułamku sekundy, dzięki zastosowaniu techniki *driving montage*, pokonujemy ponad półtora tysiąca kilometrów¹⁹. Wizualne paralele między dwiema stolicami zostają następnie zaakcentowane przez kadr ukazujący Zamek Królewski w Warszawie, przywodzący na myśl przedstawiony wcześniej paryski budynek Conciergerie w Île de la Cité o kształcie przypominającym zamek. W kontekście niedawnego, długo oczekiwanego „powrotu Polski do Europy” zestawienie dwóch europejskich metropolii w sekwencji otwierającej *Francuski numer* uwypukla erozję wewnątrz europejskich granic, będącą rezultatem rozszerzenia Unii Europejskiej. Jak śmiało stwierdza w połowie filmu jeden z podróżujących Polaków: „Jesteśmy w Unii, nie ma już granic”. Okazuje się jednak, że dotarcie samochodem do stolicy Francji nie jest takie proste, jak by się wydawało.



Francuski numer, reż. Robert Wichrowski

Jeden z wątków *Francuskiego numeru* ogniskuje się wokół prób odzyskania zdezelowanego żółtego mercedesa przez zamożnego warszawskiego biznesmena (byłego gangstera) Kurowskiego, zwanego Prezesem albo Szeferem. Kiedy samochód zostaje skradziony przez kilku pijanych wyrostków, Szefer wysyła dwóch swoich asystentów (Leona i Chwastka) na ulice Warszawy, aby zlokalizowali, a następnie odebrali pojazd. W wyni-

¹⁹ Jak zaznacza David Laderman w książce *Driving Visions*, typowymi wizualnymi składnikami kina drogi są *traveling shots* („ujęcia podróżujące”, czyli ujęcia z ruchomej kamery znajdującej się w środku lub na zewnątrz poruszającego się samochodu) i *driving montages* („montaże jazdy”, czyli montaże ujęć jadącego wozu oraz przestrzeni wewnątrz i na zewnątrz pojazdu). Zob. David Laderman, dz. cyt., s. 15–16.

ku zbiegu okoliczności mercedes przechodzi w ręce Magdy, atrakcyjnej dwudziestolatki. Dziewczyna zamierza wykorzystać go jako środek lokomocji podczas podróży z Polski do Paryża, w którą wyruszy wraz z czterema przypadkowymi mężczyznami. Wszyscy współpasażerowie bohaterki (Polak w średnim wieku ze swoim dwudziestokilkuletnim synem, student z Nigerii oraz ormiański imigrant) decydują się na jazdę okazją, ponieważ brakuje im środków na wyprawę w bardziej komfortowych warunkach. Ci przypadkowi towarzysze podróży nie zdają sobie jednak sprawy z tego, że cała ta eskapada jest dla Magdy jedynie pretekstem do osiągnięcia zupełnie innego celu. Zamiast kierować się prosto do Paryża, z premedytacją spowalnia tempo podróży i drażni swoim zachowaniem współpasażerów, tak aby ci w końcu dobrowolnie zrezygnowali z dalszej wyprawy.

Co ciekawe, manipulując swoimi kompanami niczym marionetkami, Magda chce pobić osobliwy rekord ustanowiony dawno temu przez obiekt jej zainteresowania – Mateusza. Gra polega na tym, że z jednej strony dziewczyna musi nadużywać cierpliwości przypadkowych współpasażerów do tego stopnia, żeby ci chcieli zaniechać dalszej wyprawy, z drugiej natomiast strony powinna próbować za wszelką cenę zatrzymać ich w samochodzie jak najdłużej. Jak się wydaje, z perspektywy socjologicznej Magda i jej partner, Mateusz, reprezentują styl życia i wzór osobowy, który Zygmunt Bauman – w swojej analizie tożsamości ponowoczesnych – nazwał mianem „graczy”²⁰. Są to – jak trafnie ujęła to litewska filmoznawczyni Renata Šukaitytė – „poszukiwacze przygód, którzy mają wiele tożsamości, prowadzą rozmaite gry i robią ryzykowne interesy tylko po to, by w ich nudnym życiu nastąpiła jakaś zmiana i pojawiła się w nim jakaś energia”²¹.

Wskutek tajnego zakładu Magdy i Mateusza wyjazd, który dla towarzyszących bohaterce mężczyzn miał być przekraczaniem granic, nieoczekiwanie zmienia się w wyreżyserowaną jazdę w kółko. Co symptomatyczne, pierwszych kilka godzin wycieczki upływa bohaterom na wielokrotnych postojach w różnych dzielnicach polskiej stolicy. Brak ruchu w przód zostaje także trafnie zobrażowany za pomocą powracających

²⁰ Zygmunt Bauman, *From Pilgrim to Tourist – or a Short History of Identity*, w: *Questions of Cultural Identity*, red. Stuart Hall, Paul du Gay, Sage Publishing, London 1996, s. 18–36.

²¹ Renata Šukaitytė, *Lithuania Redirected: The New Connections, Businesses and Lifestyles on the National Screen, w: East, West and Center: Reframing post-1989 European Cinema*, red. Michael Gott, Todd Herzog, Edinburgh University Press, Edinburgh 2015, s. 176.

kadrów z mercedesem, który wjeżdża – za każdym razem z innej strony – na jedno z najbardziej zakorkowanych rond w Warszawie – rondo Romana Dmowskiego. Dzięki tym zabiegom debiut Wichrowskiego, pod wczesniejszym roboczym tytułem *Road Movie*, okazuje się swoistym antyfilmem drogi podejmującym przewrotną grę z głównymi zasadami amerykańskiej tradycji tego gatunku, a w szczególności z jego fetyszyzowaniem szybkości i wyścigu (ikonograficznie zwykle reprezentowanych za pomocą „powracających ujęć pędzących samochodów, kierujących się ku odległemu horyzontowi”²²). Samą fabułę *Francuskiego numeru* można odczytać jako swoisty rewers klasycznego amerykańskiego filmu drogi, *Znikającego punktu* (*Vanishing Point*, 1971, reż. Richard C. Sarafian), w którym główny bohater – samotny jeździec o nazwisku Kowalski – zakłada się z kolegą, że w ciągu 15 godzin dojedzie swoim sportowym samochodem z Denver do San Francisco. Zamiast szalonego pędu i nieustannego przekraczania dozwolonej prędkości w otwartej amerykańskiej przestrzeni mamy w filmie Wichrowskiego korki, ciągłe postoje i opóźnienia w wielkomiejskim zgiełku polskiej stolicy.

W analogiczny sposób brak ruchu i „prawdziwej” akcji przenika także równoległy wątek narracyjny, jakim są poszukiwania skradzionego pojazdu. Co znamienne, wyprawa po samochód, na którą dwóch kumpli – Chwastek i Leon – wyrusza solidnym SUV-em, nie zawiera żadnych spektakularnych scen pościgu. Zamiast aktywnie poszukiwać zrabowanego mercedesa, „asystenci” Kurowskiego trwonią czas na błahę pogawędkę i „odgrywanie” narzuconych im ról, wzorując się na licznych amerykańskich i europejskich filmach kryminalnych (między innymi francusko-włoskiej komedii drogi *Gamon* z 1965 roku). Właściwie większą część humorystycznego ładunku filmu ma swoje źródło w parodystycznych popisach tego pseudogangsterskiego duetu, któremu nie udaje się przekonująco „odgrywać” ról twardych i bezlitosnych mafiosów.

We *Francuskim numerze* potraktowanie ruchu jako „gry”, a drogi jako swego rodzaju „sceny” wskazuje na postmodernistyczne, samoświadome i metafilmowe ujęcie kina drogi. Jednocześnie wiele uwagi poświęcono także idei męskiej (społecznej i ekonomicznej) kastracji. Jej najwyraźniejszym przejawem jest postać Stefana Kowalczyka (Jan Frycz) – mechanika samochodowego w średnim wieku, który niczego w życiu nie osiągnął, nie ma pracy ani nawet prawa jazdy. Istotne przy tym okazuje się to, że w czasie podróży po Warszawie w towarzystwie syna i dwóch imigrantów sfrustrowany mężczyzna przechodzi meta-

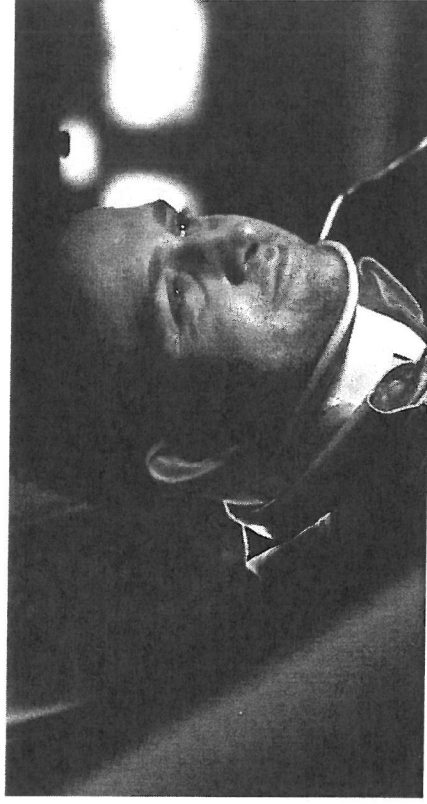
morfozę – ksenofobiczny i konserwatywny patriota skonfliktowany z synem staje się bardziej otwartym i tolerancyjnym człowiekiem i odpowiedzialnym ojcem. Tym samym film Wichrowskiego znajduje się gdzieś pośrodku wyżej omawianych biegunów polskiego kina drogi, na co zresztą wskazują także dwa pojawiające się w nim samochody: pierwszy z nich, prowadzony przez dwójkę niedoszłych gangsterów SUV, bardziej odpowiada postmodernistycznemu, metafilmowemu podejściu do kina drogi, podczas gdy drugi – choćby częściowo – reprezentuje egzystencjalne rozumienie owego gatunku (włącznie z wątkiem trans-formacji sprowokowanej przez wspólną podróż).

Handlarz cudów, czyli pielgrzymka rehabilitacyjna do Paryża

Do pewnego stopnia *Handlarz cudów* kontynuuje wątek męskiej degradacji zawarty we *Francuskim numerze*. Pełnometrażowy debiut Pawicy i Szody, który wszedł na ekrany trzy lata po filmie Wichrowskiego, opowiada historię trzydziestoletniego Stefana, bezdomnego alkoholika. Akcja pierwszej części filmu osadzona jest w okolicach Tomaszowa Lubelskiego, czyli na południowym wschodzie Polski, niedaleko granicy polsko-ukraińskiej. Choć nie dowiadujemy się, w jaki sposób bohater znalazł się w tak dramatycznej sytuacji, trudno nie wiązać jej ze specyficznym socjoekonomicznym tłem, na którym rozgrywa się cała historia. Pod wieloma względami film ten stanowi dalsze rozwinięcie pewnych wątków i motywów przedstawionych w zrealizowanym dwa lata wcześniej filmie *Wszystko będzie dobrze*: podobna okazuje się postać Polaka-alkoholika, ale miejsce polskiego dziecka zajmuje dwójka kaukaskich dzieci-uciekierców (nastolatka Urika i jej młodszy brat Hasim), a ostatecznym celem ich „pielgrzymki” nie jest Częstochowa, lecz Lourdes. Różnica wiekowa i pokoleniowa, która dzieli współpodróżnych, wzbogacona zostaje odmiennością językową, kulturową, religijną i cywilizacyjną. Niewątpliwie nie bez znaczenia wydaje się to, że jeden z reżyserów filmu, Jarosław Szoda, był również zaangażowany – jako operator zdjęć – w produkcję *Wszystko będzie dobrze*.

Podobnie jak we *Francuskim numerze* pierwsza część *Handlarza cudów* przedstawia cyrkularną mobilność zamiast linearnego ruchu. W tym wypadku jednak ciągła jazda w kółko nie jest wynikiem jakiegś przewrotnego zabawy, ale odzwierciedla nieudane próby podejmowane przez główną postać, aby wyjść z nalogu: niczym wędrowny handlarz, ubrany w niezbyt modny garnitur, antybohater jeździ zdezelowaną fur-

gonetką po przytułkach, domach opieki i izbach wytrzeźwień, dzieląc się z innymi nalogowcami historią swojego „cudownego” wyzdrowienia (dzięki rzekomej interwencji Matki Boskiej z Lourdes) i zbierając pieniądze na dziękczynną pielgrzymkę do Francji. W zakończeniu pierwszej części filmu widzimy jednak, że Stefan znowu znajduje się – jako pacjent – w izbie wytrzeźwień, którą wcześniej odwiedził jako „handlarz cudów”. Życie głównej postaci przyjmuje inny obrót dopiero w momencie, kiedy – po kolejnej nieudanej próbie samobójczej – postanawia opuścić zakład opieki dla nalogowców i pomóc (spotkanym na początku filmu) dagestańskim dzieciom dostać się do ojca przebywającego we Francji.



Borys Szyc w *Handlarzu cudów* Jarosława Szody i Bolesława Pawicy (fot. Jakub Pajewski / Fabryka spółka realizatorów)

Punkt kulminacyjny ich wspólnej wyprawy na Zachód stanowi nocne przekraczanie granicy polsko-niemieckiej w mieście Gubinie, które odbywa się w dramatycznej atmosferze typowej dla „podróżny negatywnych”, o których piszą wspomniani już Gott i Schilt. Dla dagestańskich dzieci rzeka Nysa stanowi zamkniętą granicę państwową dzielącą je od strefy Schengen, podczas gdy dla Stefana – obywatela Unii Europejskiej – bohaterskie przepływanie rzeki granicznej oznacza ostateczne przezwyciężenie nalogu i stanowi dowód jego zdolności sprawowania opieki nad błądzącymi dziećmi, a więc podjęcia się roli odpowiedzialnego ojca. Wskazuje na to między innymi symbolika wodna, która zajmuje szczególne miejsce w filmowej inscenizacji, odnosząca się nie tylko do uzależnienia Stefana od alkoholu, ale także do oczyszczającego „obmywania” i „ożywiania” jego ciała w czasie przepływania rzeki. Warto

zwrócić uwagę na pewne formalne elementy, które uwydatniają owo religijnie nacechowane podejście do motywu drogi i podróży. Podobnie jak *Francuski numer* film Pawicy i Szody regularnie posługuje się typowymi dla kina drogi technikami *driving montage* i *traveling shot*. Najbardziej sugestywnym i ciekawym jej przykładem wydaje się montaż poprzedzający sekwencję przekraczania granicy: kiedy jazda kamery (umieszczonej na masce samochodu Stefana) pokazuje szarą, asfaltową drogę, obraz płynnie i prawie niezauważalnie przechodzi w szerokie ujęcie otwianego nurtu Nysy. Jak się okazuje, to właśnie rzekę widzi Stefan, stojąc po polskiej stronie granicy i spoglądając na stronę niemiecką. Sekwencja ta ma wymiar symboliczny, ponieważ jest jedyną w filmie, w której frontalne ujęcie przedstawiające drogę rozszerza się do panoramycznego obrazu pozornie szerokiego i otwartego pejzażu. Podobnie jak omówiona już sekwencja parysko-warszawska otwierająca *Francuski numer* dobitnie ilustruje zasadnicze zmiany i rewizje, którym podlega na gruncie europejskim ikonografia wykształcona przez amerykańskie kino drogi. W obu wypadkach mamy do czynienia z (filmowym) ujęciem drogi, które można by nazwać „transgranicznym ujęciem podróży” (*cross-border traveling shot*): droga na Zachód jest otwarta (zwłaszcza w okresie poakcesyjnym), ale, jak wynika z fabuły obu filmów, na przeszkodzie polskiemu podróżnikowi oraz ich kompanom stają rozmaite niespodziewane bariery (częściel społeczne i psychiczne niż materialne i fizyczne).

Zarówno we *Francuskim numerze*, jak i w *Handlarzu cudów* ostatecznie dochodzi do rozwiązania konfliktów i napięć między polskimi podróżnikami a ich obcymi towarzyszami. Zgodnie jednak z ogólnym przesłaniem filmu paryskie zakończenie *Handlarza cudów* jest mniej optymistyczne niż *happy end*, który wieńczy *Francuski numer*. Zamiast turystycznych migawek z historycznego centrum francuskiej stolicy – jak w wypadku otwierającej i zamykającej sekwencji filmu Wichrowskiego – końcowa część *Handlarza cudów* wykorzystuje technikę *driving montage*, aby ukazać Stefana i dwójkę mużulańskich dzieci zmierzających taksówką do mieszkania położonego gdzieś na peryferiach francuskiej stolicy, gdzie spodziewają się znaleźć ojca. Taksówka kluczająca po betonowej dżungli paryskich przedmieść przywołuje wcześniejszą scenę z rozgrywającej się w Polsce części filmu, w której taksówkarz zmusza dwóch nieletnich uchodźców, żeby opuścili jego samochód, krzycząc: „Spadać stąd, do Azji”. Ten komentarz, w którym kierowca podkreśla pozaeuropejskie pochodzenie dzieci, a tym samym akcentuje ich status jako outsiderów, zyskuje szczególne znaczenie, kiedy Stefan przyjeżdża do podparyskiego mieszkania dagestańskiej rodziny i przekazuje dzieci

ich ojcu. W wyniku nieoczekiwanego obrotu zdarzeń Polak nagle dostrzega się o zblizającym się ślubie trzynastoletniej Uriki i nieznanej mużulanina. „Po co ta cała podróż? (...) Urika, chyba nie chcesz wyjść za mąż za kogoś, kogo nawet nie poznałaś? Dziewczyno, to jest Europa”, mówi z niedowierzaniem Stefan. Uwaga ta wskazuje nie tylko na to, że Stefan ma wyraźną świadomość swojej europejskości (oraz przynależności Polski i Francji do tej samej strefy kulturowej i cywilizacyjnej), ale także na jego intuicję, że mużulańskie dzieci – nawet mieszkając w jednej z europejskich metropolii – pozostaną outsiderami. Jak zauważyła Dina Iordanova, jest to wątek, który często powraca we współczesnym kinie europejskim traktującym o migracji i integracji migrantów: *Handlarz cudów* nie tyle ukazuje mobilność z peryferii kontynentu do jego centrum, ile ruch z jednego peryferyjnego miejsca do drugiego (nazwanego przez badaczkę „wielokulturowym marginesem metropolii”²³). Takiego sceptycznego – niepozabawionego elementem melodramatycznych – podejścia do zmieniającego się pod wpływem migracji kulturowego oblicza Europy brakuje we *Francuskim numerze*.

Zakończenie

W przeciwieństwie do klasycznych gatunków filmowych, takich jak komedia i melodramat, film drogi nie może się obejść bez lokalności i lokalnej topografii. Inaczej mówiąc, przestrzeń, w której poruszają się bohaterowie kina drogi, zazwyczaj nosi znamiona miejscowego kolorytu, nie tylko przyrodniczego, ale także językowego, kulturalnego, społecznego i politycznego. We współczesnym kinie polskim niewątpliwie da się dostrzec pewne elementy, które odróżniają filmowe ujęcie doświadczenia bycia w drodze od jego reprezentacji w innych kontekstach kulturowych i geograficznych. Nieco upraszczając sprawę, można by powiedzieć, że najbardziej wyraziste wyróżniki „narodowe” występujące w wielu tych filmach (i czasami balansujące na granicy stereotypowości) to alkoholizm i katolicyzm: w niejednej polskiej produkcji, której akcja rozgrywa się w drodze, nadmierna konsumpcja alkoholu jako najbardziej rozpowszechniony „grzech” narodowy oraz pokuta jako swoisty

²³ Zob. Dina Iordanova, *Migration and Cinematic Process in Post-Cold War Europe*, w: *European Cinema in Motion: Migrant and Diasporic Film in Contemporary Europe*, red. Daniela Berghahn, Claudia Sternberg, Palgrave Macmillan, Basingstoke 2010, s. 50–75.

sposób na osiągnięcie zbawienia – wódka i woda święcona – stanowią nierozdzielalną parę.

Nie oznacza to, rzecz jasna, że rozwijający się w kinematografii polskiej gatunek filmu drogi kształtuje się w oderwaniu od kontekstu międzynarodowego. Wręcz przeciwnie, rozmaite aspekty fabularne, motywy, techniki montażowe i zabiegi metafilmowe wskazują na to, że filmy należące do tego nurtu wchodzą w twórczy i funkcjonalny dialog zarówno z europejską tradycją artystycznych reprezentacji bycia w drodze, jak i z amerykańskimi klasykami kina drogi. Co więcej, w ostatnich latach – zwłaszcza w okresie poakcesyjnym – daje się zauważyć rosnącą liczbę filmów, których trasa wykracza poza ramy lokalnych i narodowych szlaków. Nie jest przypadkiem, jak się zdaje, że taka transnarodowa orientacja dotyczy nie tylko przebiegów fabularnych, ale także produkcyjnych i dystrybucyjnych. Jak wynika z box office'ów i recepcji krytycznej omawianych tu produkcji, nie jest to gwarancją sukcesu, ale samo to, że coraz więcej młodych reżyserów sięga po formułę kina drogi, pozwala przypuszczać, że gatunek ten będzie się dalej rozwijał w najbliższych latach, podążał nieutartymi drogami i eksplorował coraz to nowe obszary i granice.